VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 161)
z dnia 20 czerwca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 161)

20 czerwca 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

– uzupełnienie składu osobowego podkomisji stałej ds. monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury,

– rozpatrzenie poprawki zgłoszonej w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i droga wodną śródlądową (druki nr 1268 i 1464),

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe", ustawy – Prawo upadłościowe i naprawcze oraz ustawy o transporcie kolejowym (druk nr 1435).

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu i **Anna Wypych-Namiotko** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Jakub Majewski** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Leszek Korczak** doradca w Najwyższej Izbie Kontroli, **Stanisław Stolorz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Anna Wietrzyńska** pełnomocnik Zarządu Przewozów Regionalnych Sp. z o.o.**,** **Agata Rybak** dyrektor w PKP Intercity, **Adrian Furgalski** członek Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych, **Magdalena Klorek, Jarosław Lichocki, Łukasz Nykiel, Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam przybyłych państwa posłów, witam gości. Resort reprezentowany jest przez ministrów – sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, do niedawna przewodniczącego tej Komisji, pana Zbigniewa Rynasiewicza, którego serdecznie witam, a także…Proszę państwa, to bardzo miły akcent, jestem czwartą kadencję a pierwszy raz słyszę, by na słowa powitania ministra rozległy się brawa. Panie ministrze, niech to będzie dobry znak. W każdym razie sukcesów życzymy. Witam serdecznie panią minister Annę Wypych-Namiotko wraz z zespołem, witam przedstawicieli central związkowych działających w strukturze PKP.

Porządek państwo otrzymaliście. Porządek przewidywał pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe", ustawy – Prawo upadłościowe i naprawcze oraz ustawy o transporcie kolejowym. Proponuję rozszerzyć posiedzenie dzisiejsze o dwa punkty, pierwszy – uzupełnienie składu osobowego podkomisji stałych oraz o punkt – rozpatrzenie poprawki zgłoszonej w czasie drugiego czytania

do projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i droga wodną śródlądową. Materiał zawarty w drukach 1268 i 1464.

Czy jest zgoda państwa na rozszerzenie porządku o te dwa punkty? Sprzeciwu nie słyszę, stwierdzam zatem, że przyjęliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia. Przystępujemy do jego realizacji.

Bardzo proszę o zgłaszanie się posłów, którzy chcieliby zmienić swoje członkostwo w poszczególnych stałych podkomisjach. Bardzo proszę. Rozumiem, że pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski?

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Chciałbym prosić o wpisanie mnie do Podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy są inne oczekiwania i propozycje? Nie ma. Czy jest zatem sprzeciw do wniosku o uzupełnienie Podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury o pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego? Czy jest sprzeciw? Nie ma. Dziękuję. Zatem stwierdzam, że ta podkomisja została rozszerzona o przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego. Pierwszy punkt zrealizowaliśmy. Dziękuję.

Przechodzimy do rozpatrzenia drugiego punkta mianowicie: rozpatrzenie poprawki zgłoszonej w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i droga wodną śródlądową. Poprawkę zgłosił Klub Parlamentarny Polskiego Stronnictwa Ludowego. Bardzo proszę, w imieniu wnioskodawców pan przewodniczący Józef Racki, bardzo proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, tak się zdarzyło, że umknął nam – w trakcie już przyjęcia na posiedzeniu Komisji – prawidłowy zapis w art. 7 i pojawił się zapis „ustawy zmienianej" zamiast zapisu „niniejszej ustawy", tak, jak prawo przewiduje, w związku z tym wnoszę o zamianę wyrazu „zmienianej" na „niniejszej ustawy".

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa chciał w tej sprawie zabrać głos? Nie widzę, dziękuję. Proszę o stanowisko rządu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, oczywiście, zgadzamy się na tę zmianę w art. 7.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, czy Biuro Legislacyjne chciałoby się odnieść do tej propozycji?

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, poprawka ma charakter redakcyjno-doprecyzowujący. Pozornie ma niewielki zakres. Natomiast „ustaw zmienianych", które to sformułowanie jest zastępowane określeniem „niniejszą ustawą", ustaw zmienianych jest w tej ustawie pięć, więc byłyby trudności z rozpoznawaniem, o jaką ustawę chodzi w tym przepisie, więc poprawka w naszej ocenie jest niezbędna. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie. Dziękuję. Czy jest sprzeciw do zgłoszonej poprawki w kształcie zaprezentowanym i w kontekście opinii wyrażonej przed chwilą? Nie widzę. Stwierdzam zatem, że poprawka uzyskała pozytywną rekomendację.

Należy wyznaczyć pana posła sprawozdawcę. Dotychczasowym posłem sprawozdawcą był pan poseł Bartłomiej Bodio. Proponuję, aby kontynuował tę misję. Czy są inne kandydatury? Nie ma. Zatem wybraliśmy posła sprawozdawcę.

Proponuję, aby opinię MSZ przygotował do jutra, do godz. 8.00. Nie ma innych propozycji? Bardzo dziękuję. Zatem stwierdzam, że zrealizowaliśmy punkt drugi dzisiejszego porządku.

Przechodzimy do punktu trzeciego, pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe", ustawy – Prawo upadłościowe i naprawcze oraz ustawy o transporcie kolejowym, druk nr 1435. Bardzo proszę pana ministra o uzasadnienie do tego projektu. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Dziękuję bardzo. Jeszcze raz dziękuję za ten czas współpracy z Komisją, z wszystkimi państwem, z legislatorami, z sekretariatem, dla mnie bardzo taki szczególny, dziękuję bardzo. Po raz pierwszy występuję w tej roli, zastępując pana ministra Massela, który od dzisiaj jest na urlopie i stąd w sprawach kolejowych moja obecność.

Przewidziane w projekcie ustawy wprowadzenie możliwości ogłoszenia upadłości spółek przewozowych, utworzonych na podstawie art. 14 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" wynika z konieczności dostosowania regulacji krajowych do rozwiązań, które wynikają z opublikowanych w dniu 22 lipca 2008 r. wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych. Zgodnie z wyżej wymienionymi wytycznymi państwa członkowskie mają obowiązek zniesienia nieograniczonych gwarancji państwowych przyznanych przedsiębiorstwom kolejowym, jak również nieograniczone gwarancje w sektorze otwartym dla konkurencji są niezgodne z Traktatem Wspólnotowym. W sytuacji, gdy gwarancje państwa przyznawane są przedsiębiorcom działającym zarówno na rynkach konkurencyjnych, jak i na rynkach pozbawionych konkurencji, zazwyczaj powinno dojść do całkowitego zniesienia gwarancji przyznanych danemu przedsiębiorstwu jako całości.

Za pomoc w formie nieograniczonej gwarancji, zgodnie z obwieszczeniem Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 dekretu wspólnotowego o pomocy państwa w formie gwarancji, uznawane są korzystniejsze warunki finansowania uzyskane przez przedsiębiorstwa, których forma prawna wyklucza upadłość lub inne procedury niewypłacalności lub umożliwia bezpośrednie gwarancje lub pokrycie strat przez państwo. Komisja Europejska uznaje, że brak możliwości postawienia przedsiębiorstwa w stan upadłości zapewnia jego status prawny, zapewnia temu przedsiębiorstwu nieograniczoną gwarancję.

Z tego względu, że przepisy wyżej wymienionych wytycznych, zgodnie z punktem 21, odnoszą się do przedsiębiorstw kolejowych, w rozumieniu Dyrektywy Rady z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, tj. koncesjonowanych przedsiębiorstw publicznych lub prywatnych, których działalność podstawowa polega na świadczeniu usług transportu osób lub rzeczy oraz dostarczenia trakcji, w art. 1 projektu ustawy przewidziane zostało wyłączenie spółek takich jak PKP Intercity, Przewozy Regionalne i PKP Cargo z zakazu ogłoszenia upadłości, o którym mowa w prawie upadłościowym i naprawczym. Tym samym nastąpi dostosowanie sposobu funkcjonowania tych podmiotów do rozwiązań przewidzianych w powyższych wytycznych.

W art. 2 projektu ustawy zmiana art. 6 pkt 4 ustawy Prawo upadłościowe i naprawcze ma na celu usunięcie wątpliwości interpretacyjnych. Art. 6 pkt 4 prawa upadłościowego wyklucza bowiem możliwość ogłoszenia upadłości tych osób prawnych, które są utworzone na podstawie ustawy oraz zostały utworzone w wyniku ustawy.

Projektowana ustawa w art. 43 uwzględnia również rozwiązania umożliwiające czasowe, przez okres sześciu miesięcy, prowadzenie działalności przewozowej objętej obowiązkiem służby publicznej przez podmiot, w stosunku do którego ogłoszono upadłość, jeżeli zachowana będzie ciągłość spełniania warunków będących podstawą wydania świadectwa bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa. Przyjęte rozwiązanie wynika z potrzeby zapewnienia społeczeństwu dostępu do powszechnych usług pasażerskich transportu kolejowego w przypadku ogłoszenia upadłości przewoźnika pasażerskiego wykonującego przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. W art. 3 pkt 2 projektu ustawy zobligowano przewoźników do niezwłocznego powiadomienia

– zarówno prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jak i organu, z którym przewoźnik zawarł umowę na świadczenie usług publicznych – o złożeniu wniosku o ogłoszeniu upadłości. Rozwiązanie takie daje czas potrzebny wyżej wymienionym organom na dokonanie analizy sytuacji przewoźnika i właściwego przygotowania się oraz reakcji w przypadku ogłoszenia upadłości. Zaprojektowany został przepis precyzujący kompetencje prezesa UTK w zakresie sprawowania kontroli zachowania ciągłości spełniania warunków będących podstawą wydania świadectwa bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa, w przypadku ogłoszenia upadłości przewoźnika kolejowego.

Projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Myślę, że ważne jest, że art. 4 mówi o tym, że wprowadzony jest okres 12 miesięcy na dostosowanie się wyżej wymienionych spółek kolejowych, będących obecnie już poza grupą PKP – tak, jak w przypadku Przewozów Regionalnych – do zapisów zawartych w projekcie z druku 1435. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu ministrowi, otwieram dyskusję. Bardzo proszę, w pierwszej kolejności panowie posłowie. Przypomnę, że dyskusja w pierwszym czytaniu jest na pewnym poziomie ogólności w sprawie zawartej w projekcie ustawy, wniosków i pytań do wnioskodawcy. Bardzo proszę, kto z państwa? Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Żeby rozpocząć dyskusję… Otóż, szanowni państwo, pierwsze pytanie, które się nasuwa, to pytanie, którą to spółkę kolejową – w pierwszej kolejności i gwałtownie – rząd chce postawić w stan upadłości? Dlatego, że sytuacja jest taka: w ustawie, co pan minister przed chwilą poruszył, jest powołanie się na wytyczne wspólnotowe z dnia 22 lipca 2008 r., dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, które przewidują obowiązek. Otóż w uzasadnieniu jest podanie nieprawdy, bo to nie jest obowiązek a intencja wytycznych. Obowiązek to jest rozporządzenie i dyrektywa. Bo jeżeli tak by było, to także w tych samych wytycznych jest ujęte zobowiązanie, że państwa wspólnotowe powinny stosować relacje na infrastrukturę lądową, 40% na kolej, 60% na drogi. Jeżeli byłby taki obowiązek, to sankcje w stosunku do Polski stosowane byłyby już od lat, bo 2012 r. to mamy relacje, 11% na kolej i 89% na drogi, w sumarycznych wydatkach, biorąc pod uwagę Fundusz Drogowy i Fundusz Kolejowy, więc jeżeli tak, to znaczy, że już w stosunku do Polski powinno być wdrożone postępowanie. Rząd się nie śpieszy, żeby takie rzeczy ustawą uregulować, żeby wprowadzić taką zasadę, która także jest we wspólnotowych wytycznych. A więc, jeżeli jesteśmy w takiej sytuacji, to przecież powołując się na te wytyczne, Komisja Europejska odrzuciła właśnie wniosek rządu polskiego, z którym zwrócił się o to, żeby 1,2 mld euro przesunąć z kolei na drogi. Powołując się właśnie na te wytyczne w swoim oświadczeniu komisarz właśnie tak to sformułował, że intencją Komisji jest, żeby było tak. Jeśli państwa wspólnotowe się do tego nie stosują a jeszcze dodatkowo, zmniejszają poniżej, to po prostu Komisja ma prawo nie wyrazić zgody nas przesunięcie środków, ale za niestosowanie tej relacji Komisja Europejska żadnych sankcji nie stosuje. Nie grożą nam żadne sankcje z tego tytułu.

W związku z tym, jeśli – trochę podstępnie – rząd powołując ten przepis wprowadza ten zapis ustawy, to znaczy, że chce zmienić nasze prawo w taki sposób, żeby mieć możliwość właśnie postawienia jakiejś spółki w stan upadłości, bo po co wchodziłby tą ustawą w taką kolizję, w taką sprzeczkę ze związkami zawodowymi, z różnymi środowiskami pracowniczymi, itd., jeżeli nie miałby zamiaru wychodzić z taką inicjatywą? Jeżeli z taką inicjatywą wychodzi, kiedy nie musi, bo przecież jednych wytycznych nie stosuje, a na drugie się powołuje. To powołanie jest, w pewnym sensie, trochę przewrotne. To znaczy, że jakiś zamiar pod stołem leży. Pytanie, jaki jest ten zamiar? Dlaczego właśnie nie stosujecie wytycznych, a więc nie dajecie pieniędzy właściwych dla utrzymania infrastruktury kolejowej, właściwych do tego, żeby kolej funkcjonowała? Ta relacja jest katastrofalna. Ona w ubiegłym roku już poprawiła się – do 20%, ale nigdy nie zbliżyła się do relacji wskazanych przez Komisję Europejską. Najlepszy wskaźnik to było 21%. A więc jesteśmy w takiej sytuacji i rząd tamte wytyczne (przepraszam za wyrażenie)

ma w nosie, w ogóle nie zwraca uwagi na nie, na Unię powołuje się, nie daje pieniędzy, a potem ma pretensje, że jest zła kondycja tychże przedsiębiorstw, złe utrzymanie infrastruktury, zła terminowość przewozu towarów, ładunków i opóźnienia pociągów, bo zwolnienia, bo różnego typu przeszkody, bo niedoszkoleni pracownicy, bo złe bezpieczeństwo, niedopilnowane różne rzeczy. Ma prawo rząd dofinansowywać utrzymanie infrastruktury, po to, żeby gładziutko, fajnie jechały pociągi, ma prawo dać pieniądze i Komisja Europejska nas do tego zachęca. Nie daje pieniędzy a potem chce te spółki stawiać w upadłość.

Pytanie właśnie, dlaczego taka polityka? Skąd się bierze taka polityka? Skąd takie podejście? Skąd jest to podejście i uzasadnienie? Rozumiem, przyszedłby rząd na to spotkanie i powiedział, muszę taką i taką spółkę postawić w stan upadłości, bo to wynika z tego, z tamtego, itd. Tak postanowiliśmy, postanowiliśmy inne relacje, postanowiliśmy inną politykę transportową prowadzić, nie będziemy żadnego równomiernego rozwoju infrastruktury transportowej prowadzili, tylko będziemy tak i tak. Taka jest nasza polityka. Idziemy prostą linią. Tak głosujemy. Mamy prawo jako opozycja się na to nie zgadzać, głosować przeciwnie, ale nie możemy mówić, że rząd mówi nieszczerze. A w tym momencie mamy prawo powiedzieć, że podejście do tej sprawy rządu jest nieszczere, bo – po co? Jeśli nie musi, to – po co? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa posłów, bardzo proszę? Bardzo proszę, strona społeczna, pan prezydent Miętek. Bardzo proszę, panie prezydencie.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Bardzo serdecznie dziękuję. Szanowni państwo, związki zawodowe wielokrotnie wyrażały swoją opinię, bardzo negatywną, na temat planu upadłości firm kolejowych. W naszym przekonaniu jest to zło robione na polskim systemie kolejowym. Nie mogę zrozumieć, dlaczego rząd polski tak prowadzi polską kolej do upadłości i żeby dokończyć swojego dzieła zniszczenia próbuje otworzyć drogę prawną do tego, ażeby to zrobić. Tak, jak powiedział poseł Tchórzewski, na niektóre wytyczne powołuje się, na niektóre nie zwraca uwagi.

Koleje europejskie, które są uznawane w skali europejskiej jako wiodące, potrafią bronić i chronić swój rynek, nawet dostosowując prawo europejskie dotyczące dyrektywy o wydzieleniu infrastruktury od przewoźników, uzyskują decyzje europejskie, które sankcjonują stan prawny, który jest u nich, m. in. koleje niemieckie, które stworzyły sobie – blokujący wjazd na ich teren – holding, złożony z zarówno z DB jak i infrastruktury kolejowej. To rząd jest autorem ustawy o usamorządowieniu Przewozów Regionalnych i to rząd nie słucha nas w ogóle mówiąc, że to nie ich sprawa, doprowadzając do totalnego chaosu na polskiej kolei przez destrukcję spółek kolejowych Przewozów Regionalnych. 80% podróżnych korzysta z kolei codziennie i to korzysta z Przewozów Regionalnych. Natomiast rząd zainspirował powstanie Kolei Śląskich, które okazały się totalną klapą. To za pana ministra Nowaka odbyło się spotkanie marszałków w ostatnim tygodniu, na którym powołano na prezesa spółki dyrektora zakładu warmińsko-mazurskiego, który był najgorszym dyrektorem w całej spółce, który gasił rynek, który spowodował to, że jest 5 mln zadłużenia w tym zakładzie. A dzisiaj ma być najlepszym prezesem tej spółki.

Ja nie wiem, dlaczego rząd polski tak bardzo źle życzy polskiej kolei. Mówiliśmy wiele razy na szczytach kolejowych, które również przez pana ministra Nowaka zostały wygaszone, że dzisiaj granice województw stają się granicami nie do przebycia, że dzisiaj podróżny nie wie, jaki ma bilet kupić. Przypomnę tylko decyzję Trybunału Europejskiego, która odnosi się do sprawy dostępu do struktury kolejowej. Jak one są kształtowane w Polsce, jak zachwiana jest relacja konkurencyjności międzygałęziowej?

Szanowne panie posłanki i szanowni panowie posłowie. Rynek transportowy w Polsce jest wart 600 mld zł rocznie. 600 mld zł rocznie, z czego kolej ma obroty poniżej 10 ml zł. To pokazuje skalę zniszczenia polskich torów. Dzisiaj również na sejmowej Komisji Infrastruktury, pamiętacie, szanowne posłanki, szanowni posłowie, jak stąd mówiliśmy, że jest totalny chaos w infrastrukturze kolejowej, związany z remontami

linii kolejowych. Przewoźnicy stają się podmiotami finansującymi te remonty. To przez to, że na nich nakłada się zawyżone stawki dostępu do infrastruktury, przy pogorszonych parametrach funkcjonowania na rynku, gdzie przewoźnicy muszą zaangażować w przewozy zwiększoną ilość swojego potencjału wagonowego, taborowego, pracowniczego a z drugiej strony lawinowo odchodzą z kolei podróżni, spadają wpływy. Intercity przez pół roku miało dziesięć rozkładów jazdy.

Teraz, w takim chaosie, zdestabilizowaniu rynku kolejowego w Polsce, złej kondycji finansowej, wynikającej z fatalnej ustawy o usamorządowieniu Przewozów Regionalnych, rząd nam serwuje propozycję upadłości firm kolejowych. Trzeba postawić całą kolej w stan upadłości!

Mili państwo, środowisko kolejowe jest tak zdesperowane, że dzisiaj, za ten chaos, zwolnienia z pracy, nieuszanowanie pracownika, mieliśmy przypadek, że wśród głodujących w Południowym Zakładzie Przewozów Regionalnych przewodniczący związku został doprowadzony do takiej desperacji, że podpalił się w gabinecie u dyrektora. Ci ludzie utożsamiają się z firmą. Biorą urlopy bezpłatne, żeby utrzymać funkcjonowanie zakładu a potem się ich zwalnia, zatrudniając firmy zewnętrzne. Proszę zwrócić uwagę, szanowne posłanki i szanowni posłowie, co się dzieje w zarządzaniu firmą kolejową, dwadzieścia jeden departamentów w PKP S.A. i wynajmuje się firmy zewnętrzne, które mają zarządowi doradzać, jak ma zarządzać nieruchomościami, gdzie to jest *full* biznes, zarządzanie nieruchomościami. Ubezwłasnowolnieni prezesi firm kolejowych; Cargo, drugi przewoźnik europejski, który ma być skierowany do prywatyzacji giełdowej, prezes tej spółki całkowicie odsunięty, wyizolowany z zarządzania firmą. Firmą zarządza się z PKP S.A. Niech się zarządza, ale to w Cargo trzeba zrobić tylko pełnomocników i niech zarządza zarząd PKP S.A., na własną odpowiedzialność, tymi firmami.

Mówię tu o pakcie gwarancji pracowniczych, żeby załoga była bezpieczna w procesie prywatyzacji. Zerwany dialog społeczny i tego typu rzeczy. I nam się serwuje, szanowni państwo, upadek firm kolejowych, zmianę ustawy! Ktoś za wszelką cenę chce zrobić krzywdę polskim kolejom, ale i krzywdę rządowi a przede wszystkim panu premierowi, bo chce sprowokować w czasie wakacji gigantyczne strajki na polskiej kolei. Jeżeli jest taki zamiar, żeby zrobić krzywdę premierowi, to jesteście państwo na najlepszej drodze. Ja podkreślam, środowisko kolejarskie jest zdesperowane. Świadczy o tym dzisiejszy desperacki krok przewodniczącego, który podpalił się. Nie ma większej desperacji, jak targnięcie się na własne życie. W poczuciu bezsilności to się dzieje na kolei.

To jest ustawa bardzo zła, dla całej kolei, bardzo zła dla budżetu państwa polskiego i bardzo zła dla społeczeństwa polskiego. My, jako pracownicy, nie boimy się konkurencji. Spółka Cargo od wielu lat funkcjonuje na otwartym rynku przewozowym, gdzie wygrywamy przetargi – wygrywaliśmy, jak firmą zarządzali fachowcy, ale od transportu kolejowego, nie od banków. Teraz nie wiem, czy będziemy wygrywali. I wygrywamy z tymi firmami, które na co dzień dostają pomoc publiczną. Tak, jak chociażby koleje niemieckie, bo pracownicy firmy Cargo potrafili sobie, kiedy było źle, ograniczyć wynagrodzenie, potrafili zawiesić elementy układu zbiorowego pracy, żeby nasze firmy funkcjonowały. Dzisiaj mówimy, żeby utrzymać Przewozy Regionalne, żeby mogły operować korzyścią w skali, to się robi księstwa wojewódzkie i granica województwa staje się granicą nie do przebycia. Nikt nas nie słucha a w zamian za to daje się projekt upadłości kolejowej.

Apeluję, jeżeli środowisko kolejowe może liczyć na wsparcie parlamentarzystów, to nie róbcie tego zamachu na polską kolej, nie róbcie krzywdy polskiej kolei. Zróbcie możliwość upadłości firm kolejowych dopiero wówczas, jak zrównoważy się konkurencyjność rynku kolejowego w Polsce, jak infrastruktura kolejowa będzie przygotowana, żeby przewoźnicy w Polsce mogli normalnie realizować swoje przewozy a nie w tej chwili, jak ledwo zipią. Za chwilę będziemy mieli sytuację, że PLK będzie sobie remontowała polskie linie kolejowe, a nie będzie firm polskich, które po nich jeżdżą, bo padnie Intercity i Przewozy Regionalne i nie wiem, kto tu będzie jeździł. Może będzie jeździła Arriva, która wygrała przetarg w kujawsko-pomorskim nie mając ani zasobów pracowniczych, ani zasobów taborowych, ani zaplecza i oni mają zgotować taki sam los jak na Śląsku, jak dla całego województwa kujawsko-pomorskiego. To jest bardzo fatalny i bardzo zły okres na przyjęcie tego typu zmiany ustawy. Ja apeluję do rozsądku i odpowiedzialno-

ści wszystkich parlamentarzystów: nie pozwólcie państwo na uchwalenie tej ustawy, bo to będzie nóż w plecy kilkudziesięciu tysięcy kolejarzy i polskich kolei. Dziękuję. Przepraszam za emocjonalne wystąpienie, ale to wynika z tego, co stało się w Krakowie przed chwilą.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezydentowi. Pan poseł Abramowicz, bardzo proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Z uwagą wysłuchałem tego wystąpienia i muszę powiedzieć, że ten ton emocjonalny jest całkowicie uzasadniony, ponieważ doświadczenia posłów, moje osobiście, są dokładnie podobne. Mogę powiedzieć, że rok temu zgłosiłem do planu pracy Komisji rozpatrzenie działania kolei regionalnych, czy też niedziałania, na styku województw. Zebrała się Komisja i przedstawiciele ministerstwa, rozmawialiśmy o tym, wręcz wykazane były przypadki, że pociąg dojeżdża do granicy województwa, staje i ludzie nie mogą się dalej poruszać. W moim okręgu jest przypadek, gdzie pociąg – po wyremontowanej linii za 700 mln zł – jedzie z Terespola przez Białą Podlaską do Łukowa i potem skręca do Dęblina, zamiast jechać do Siedlec, gdzie główny potok pasażerów jest na kierunku wschód – zachód, skręca do Dęblina, bo Marszałek Województwa Lubelskiego zapewnia transport na terenie swojego województwa.

Na nasze pytanie, dlaczego tak nielogiczne zasady są wprowadzone, rząd nie reaguje. Rozumiem, było posiedzenie Komisji, rozmawialiśmy na ten temat, były również obietnice rozmów z Przewozami Regionalnymi, z PKP Intercity i nic się nie dzieje. To, jak kolej ma zarabiać pieniądze, jak tu mówił pan przewodniczący, jeżeli dzisiaj podróżny nie ma możliwości dojechania osobowym pociągiem z miejsca, z którego chce dojechać, do stolicy, albo do stolicy drugiego województwa? W ten sposób układa są rozkłady jazdy, że liczy się regionalizacja a nie spojrzenie na całość Polski, więc kolej nie ma prawa zarabiać pieniędzy.

Druga sprawa, sprawa pociągów Intercity. Dzisiaj można odnieść wrażenie, że ten zarząd, który kieruje PKP, jest wtedy usatysfakcjonowany, jeżeli te pociągi nie jeżdżą a nie wtedy, kiedy jeżdżą. Prezes PKP całej grupy, przyparty do muru, na nasze pytanie, ile zarabia, odpowiedział – okazało się, że ze wszystkimi dodatkami zarabia 130 tysięcy miesięcznie. Jeżeli wynagrodzenie pana prezesa nie jest uzależnione od wyniku, to w zasadzie można przyjąć, że dla pana prezesa najlepiej byłoby, gdyby żadne pociągi nie jeździły. Wtedy wpływa 130 tysięcy a mniej kłopotów, mniej pasażerów, mniej kłopotów ze spóźnianiem się pociągów. Może rzeczywiście o to chodzi, żeby w tym kierunku iść, doprowadzić do trudnej sytuacji finansowej kolei, nie ze względu na warunki rynkowe, nie ze względu na brak pracowników, czy też ich nieangażowanie się w pracę, tylko ze względu na to, że może ktoś chce, żeby ta kolej upadła, bo tutaj się inaczej tego wytłumaczyć nie da. Tam, gdzie te pieniądze są mniejsze niż powinny iść na kolej, linie kolejowe nie są remontowane – jak tutaj mówił pan poseł Tchórzewski – i są później likwidowane połączenia kolejowe.

Jeżeli kolej nie walczy o dochody, o wpływy z biletów w przewozach pasażerskich a ma ogromne atuty, w sytuacji, gdy polskie drogi są w tak złym stanie, kiedy na głównych kierunkach nie mamy połączeń autostradowych, kolej polska powinna kwitnąć, jeśli chodzi o przewozy pasażerskie. A tu okazuje się, że Intercity twierdzi, że nie ma pasażerów. No, to przepraszam, ale pasażerowie gdzieś są, są w tych ciasnych autobusach, są w niebezpiecznych busach. Jeżeli kolej nie podejmuje walki o klienta i likwiduje pociągi to, o co tutaj chodzi?

Całkowicie ma pan rację, polskiej kolei powinno się teraz dać szansę na odrodzenie. Ale, niestety, nie przy tym zarządzie. Już dość długo ten zarząd rządzi i obserwuję, jakie są ich wspaniałe sukcesy za tak ogromne pieniądze. Może nowy pan minister, który też, poprzednio, był na tym posiedzeniu Komisji i słyszał te wszystkie rzeczy, zwróci się do ministra skarbu o zmianę tejże załogi, bo chyba nie ten kierunek? Może też system wynagradzania zmienić, na wynagrodzenie podstawowe i premię za osiąganie celów a nie – czy się stoi, czy się leży, 130 tysięcy się należy. To do niczego dobrego nie prowadzi, jest to naprawdę – proszę państwa – to, co usłyszeliśmy, bardzo smutne. To taki

krzyk rozpaczy i to krzyk rozpaczy nie tylko w imieniu kolejarzy, którym oczywiście zależy na miejscach pracy i to jest całkowicie zrozumiałe, ale to jest też krzyk rozpaczy w imieniu konsumentów, Polaków, którzy chcą normalnie jeździć. Byłem pasażerem kolei niemieckich, miałem możliwość korzystania z nich. Dlaczego Niemcy mogą jeździć, poruszać się w sposób zorganizowany, przy dobrej obsłudze, z dużą częstotliwością, po swoim kraju? Dlaczego w Wielkiej Brytanii, gdzie też jeździłem brytyjskimi kolejami, może być to zorganizowane? A dlaczego w Polsce Polacy z takiego systemu nie mogą korzystać? To jest pytanie. Być może teraz nowe siły w ministerstwie spowodują, że spojrzenie na kolej będzie inne? Doświadczenie z pracy poselskiej może przełoży się na inne postępowanie?

Pan mówił do nas jako do posłów. Naprawdę zajmowaliśmy się tymi problemami, wielokrotnie. Na posiedzeniach Komisji Infrastruktury wszystkie tematy, które pan poruszał, były omawiane. Tylko to nie przenosi się na reakcję rządu. Tak, jak powiedziałem, czas już chyba skończyć z udzielnymi księstwami kolei regionalnych. Tego nie ma nigdzie na świecie. To musi być skoordynowane. Kolej jest siecią naczyń połączonych, pasażer musi mieć możliwość dojechania w różnych kierunkach, wtedy będzie korzystał z kolei. Jeżeli dzisiaj nie ma takiej możliwości, bo pociągi zatrzymują się na granicach województw, albo jeżdżą w zupełnie innych kierunkach niż potoki pasażerów, to wybiorą oni samochód i kolej nie zarabia. Kończąc myślę, że ten głos był bardzo ważny i powinniśmy wziąć to pod uwagę, także w pracach nad tym chybionym, czy też nieuzasadnionym, projektem ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wysoka Komisjo, pozwólcie, że udzielę sobie głosu, ponieważ pan poseł Abramowicz odwołał się do posiedzenia Komisji poświęconemu nowemu rozkładowi jazdy i zobowiązaniom, jakie zostały podjęte przez Komisję, chcę wypowiedzieć się w imieniu prezydium Komisji. Stwierdzenie, że nic nie działo się od tamtego momentu po prostu jest nieprawdziwe. Muszę państwu powiedzieć, że do pewnego momentu byłem na bieżąco w kontakcie z panem posłem Abramowiczem, informowałem go, bo niejako w imieniu prezydium podjąłem konkretne czynności, ale do momentu, do którego…No, powiem tak, nie spotkałem w swoim doświadczeniu parlamentarnym takiego zachowania. Otóż, pan poseł Abramowicz zorganizował pikietę pod moim biurem poselskim, z intencją wpłynięcia na mnie, aby zmienić stan rzeczy, jeżeli chodzi o ten rozkład jazdy. Zapomniał, że powinien pikietować władzę wykonawczą a nie swojego kolegę, więc ja obiecałem, że odwzajemnię się, pod jednym warunkiem. Też zorganizuję mu pikietę, tyle, że upewnię się u pani marszałek, czy to jest zgodne z regulaminem.

Chcę państwa poinformować, że z mojej inicjatywy, w związku z ustaleniami na posiedzeniu Komisji, zorganizowałem spotkanie, z udziałem ministra Massela, z marszałkiem województwa lubelskiego Krzysztofem Hetmanem. Powzięliśmy ustalenia, że rozwiążemy ten rzeczywiście kulejący rozkład jazdy na styku dwóch województw, lubelskiego i mazowieckiego. Następnie odbyliśmy spotkanie u marszałka Struzika, marszałka województwa mazowieckiego, z udziałem ministra Massela, moim i marszałka województwa lubelskiego. Tam dokonane zostały ustalenia i powołane zostały dwa zespoły robocze, z Przewozów Regionalnych, lubelskich i mazowieckich. Ten funkcjonujący rozkład jazdy będzie skorygowany.

Prosiłbym pana posła, niech zgodnie z regulaminem korzysta ze swoich uprawnień i nie wprowadza w błąd, nie tylko opinię publiczną, ale przede wszystkim kolegów posłów. Tyle w tej sprawie. Pan poseł jeszcze? Bardzo proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Krótko *ad vocem,* bo w zasadzie zajmujemy się sprawami polskimi a nie tylko wojewódzkimi, ale, panie przewodniczący, pikieta dotyczyła pan jako szefa Platformy Obywatelskiej w województwie lubelskim a nie jako posła. A jako szef Platformy Obywatelskiej, która razem z PSL tworzy Zarząd Województwa Lubelskiego, który obiecał opinii publicznej, że wprowadzi do czerwca nowy rozkład, ma pan wpływ na Zarząd Województwa Lubelskiego. Stąd ta pikieta po pana biurem.

Ale kończąc ten watek wróćmy jednak do rozpatrywania sprawy ogólnopolskiej i jakby pan by uprzejmy wrócić do tej Komisji, która tutaj odbyła się (i podczas jej posiedzenia pan też się wypowiadał, panie przewodniczący), z której ewidentnie wynikało, że jest źle zorganizowany transport, jeśli chodzi o współpracę kolei regionalnych. Tutaj było podawanych wiele przykładów pociągów, które dojeżdżają do granicy województwa i stają, niepołączonych miast, niepołączonych ciągów komunikacyjnych. To było rok temu. Dlaczego po zakończeniu prac tej Komisji nie zostały podjęte kroki, które miałyby temu zapobiec? Tutaj był głos pana przewodniczącego, który też o tym mówił, że jak ma kolej zarabiać, skoro nie ma warunków do tego, żeby stworzyć rozkład jazdy, który będzie służył pasażerom? Jeżeli takich możliwości nie ma, to przecież oni nie przeskoczą wyżej niż mogą skakać. Nie są w stanie. Mnie martwi tylko ten fakt – jest Komisja, obradujemy, mówimy, przychodzą przedstawiciele kolejarzy, siedzą posłowie, rozmawiamy, wskazujemy (przecież wtedy ponad podziałami dyskutowaliśmy, jak wielokrotnie na posiedzeniach tej Komisji) i co się stało, jakie rząd podjął kroki, żeby zapobiec i żeby te rozkłady jazdy kolei zadziałały? Niech pan nam powie, co zrobił rząd od tego czasu?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Po pierwsze – ma pan instrumenty jako poseł, do oddziaływania na rząd i proszę z nich korzystać. I teraz, panie pośle, konsekwencji. Sam pan wpadł we własne sidła. Informuję pana, że jeżeli chciał pan zorganizować pikietę pod moim biurem, jako szefa regionu lubelskiego, to biuro mam w Lublinie a biuro w Białej Podlaskiej to jest biuro poselskie i zorganizował pan mi pikietę jako posłowi, co odczytuję (prywatnie rzecz mówiąc) jako daleko idący nietakt, żeby nie powiedzieć, niezgodny z etyką posła. Bardzo dziękuję, ten wątek zamykam. Pan przewodniczący Stolorz, proszę bardzo.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Stanisław Stolorz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Ja może powiem tak, że jeżeli my zajmujemy się tutaj skomunikowaniem, uzgodnieniami pomiędzy województwami, to już jest to naprawdę niepoważne, bo to powinna być czynność techniczna, wynikająca z rozkładu jazdy. I ja się z moim przedmówcą jak najbardziej zgadzam. Nie zgadzam się z tym, że Polska zaczęła przy usamorządowieniu składać się z szesnastu województw, podzieliła się na szesnaście województw. Polska składa się z szesnastu województw i tak powinna być traktowana. Tak powinny być traktowane linie kolejowe i tak powinna być traktowana kolej, jako jedna całość. Jeżeli chodzi o usługi publiczne, które też powinniśmy wykonywać, to myślę, że najwyższy czas, żebyśmy sobie o tym powiedzieli.

Opowiem krótką historię, której może tu zabrakło. Zorganizowaliśmy kiedyś „okrągły stół", pod patronatem jeszcze pana ministra Grabarczyka, jak również przewodniczącego ówczesnej Komisji, którym był obecny sekretarz stanu, by odpowiedzieć, co dalej z polskimi przewozami pasażerskimi. Na tym mieliśmy się skoncentrować. Ta ustawa, o której dzisiaj mówimy, była wtedy w tak zwanej „zamrażarce". Obiecywano nam, nie na tej sali, ale tam, gdzie ten „okrągły stół" się toczył, że dopóki nie wypracujemy modelu przewozów pasażerskich w Polsce, ta ustawa nie ujrzy światła dziennego. Nie wiem, co się stało w ostatnim czasie, że ta ustawa nabrała takiego rozmachu i takiego rozpędu, że ona jest potrzebna tu, teraz i w tej chwili. I to mnie właśnie zastanawia. Może rzeczywiście tu coś jest na rzeczy, że któraś ze spółek, mówię tutaj o Przewozach Regionalnych, która jest w bardzo złej kondycji… Zamiast państwo jej pomóc w jakiś tam sposób… Nie wiem, w jaki sposób pomaga się niektórym firmom, ale my powinniśmy pochylić się nad tymi przewozami. Dzisiaj nie stać wszystkich na tworzenie osobnych spółek przewozowych w danych województwach, bo są województwa biedne i bogate. Dzisiaj może okazać się, że część województw stworzy takie spółeczki. I nawet dzisiaj najbogatsze województwo, które stworzyło sobie Koleje Śląskie, okazuje się, że jest w wielkich tarapatach. Grozi im odebranie licencji, bo mają licencję tymczasową. Jeszcze nie wiadomo, co będzie w przyszłości i może się niedługo okazać, że spółka upadnie i może być duży problem dla czteromilionowej aglomeracji. Tam może praktycznie nie być kolei. Dzisiaj jest to zagwarantowane przez Przewozy Regionalne a jeżeli postawimy Przewozy Regionalne (przepraszam, nie chciałbym tego nadużywać) w stan upadłości,

to co będzie dalej? Kto przejmie usługi publiczne pod tytułem: „Przewozy pasażerskie w Polsce”? Nad tym musimy się zastanowić. Powinniśmy sobie na to pytanie dzisiaj odpowiedzieć. I powinniśmy sobie odpowiedzieć, bo wielokrotnie tu o tym dyskutowaliśmy, jaką ustawę przyjąć, ażeby publiczny transport pasażerski w Polsce funkcjonował jak należy. Jakie pieniądze należy wydać? My ciągle mówimy o pieniądzach wirtualnych. My ciągle mówimy, mówimy… Dzisiaj chyba, panie przewodniczący, jest czas na czyny. Czas na czyny, bo z mówienia pieniędzy nie przybędzie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Bardzo proszę, pani poseł Elżbieta Pierzchała.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jak słychać z głosów moich przedmówców, materia jest bardzo ciężka, myślę, że trzeba ją dobrze, z gruntu, przeanalizować, przemyśleć wspólnie z czynnikiem społecznym. Co do jednego czynnik społeczny z nami się również zgodzi, co do Przewozów Regionalnych czyli – mamy jakieś punkty wspólne. Myślę, że najlepszym rozwiązaniem, panie przewodniczący, będzie powołanie podkomisji, która wspólnie z czynnikiem społecznym musi pochylić się nad tym projektem. On jest bardzo ważny, mówi o uzdrowieniu kolei, ale mówi również o tym, żeby tę kolej postawić na nogi a nie, żeby ją jeszcze bardziej rozłożyć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, pani poseł. Czy pan przewodniczący Adamczyk? Nie, wcześniej zgłaszał się pan poseł Jerzy Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie będę odnosił się *stricte* do jakichś artykułów projektowanej ustawy, natomiast myślę, że kwestia, która zostanie przeze mnie poruszona, jest integralnym przedmiotem tego, o czym dzisiaj mówimy. Z jednej strony mówimy tylko o dopuszczeniu pewnych rozwiązań w zakresie upadłości m. in. Przewozów Regionalnych. Ale korzystam z okazji, aby zapytać przedstawicieli ministerstwa transportu, ewentualnie obecnych tutaj przedstawicieli Przewozów Regionalnych, żeby Wysokiej Komisji dzisiaj, w trakcie pierwszego czytania przekazali jakąś krótką, syntetyczną informację na temat memorandum, które zostało przygotowane przez jedną z firm, z kancelarii prawnych. Dotyczy koncepcji restrukturyzacji Przewozów Regionalnych. Opublikowałem to na mojej stronie internetowej, bo do tego dokumentu dotarłem po wielu miesiącach. Wcześniej pamiętam, że ministerstwo zaprzeczało, iż taki dokument istnieje.

Cytuję dokument źródłowy, który sporządziła jedna z kancelarii, iż „Przedmiotem niniejszego memorandum jest prezentacja sposobów realizacji projektu polegającego na restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne, w ramach koncepcji przedstawionej przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej”. Cytuję dalej: „Zakładanym skutkiem przedmiotowej restrukturyzacji ma być utworzenie na szczeblu samorządu województw, przez władze samorządowe i spółkę „Przewozy Regionalne”, spółek celowych, które docelowo przejmą działalność przewozową od „Przewozów Regionalnych”. Zakończę ten cytat w tym miejscu, żeby było bardziej pikantnie. To opracowanie na zlecenie ministra transportu, zostało, jak rozumiem, przekazane do Polskich Linii Kolejowych w Zabłociu lubelskim.

Polskie Linie Kolejowe S.A., jako żywo, po prostu mają niewiele wspólnego z działalnością przewozową w sensie, powiedziałbym właścicielskim, dlatego, że nie jest to spółka samorządowa, tylko spółka nadzorowana przez ministra transportu. Gdyby przedstawiciele ministerstwa, bądź Przewozów Regionalnych, spróbowali odnieść się do tego, co ewentualnie państwo przygotowywali przy okazji wniesionego dzisiaj projektu, w tym konkretnym przypadku, bo przecież to dotyczy największego podmiotu realizującego przewozy, celu publicznego w Polsce, bylibyśmy bogatsi po prostu o wiedzę, co ma być – nie tylko i wyłącznie – w sytuacji, kiedy dopuścimy ten projekt do dalszego procedowania i będzie on później przedmiotem głosowań, tylko – co państwo w ministerstwie transportu projektują jako kolejne kroki mając, jak rozumiem, pewną wizję, pewnego, że tak

powiem, sposobu dojścia do uzdrowienia tej sytuacji, o której tutaj kilka osób wcześniej wspominało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Bogdan Rzońca, proszę bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Jako członkowie Komisji Infrastruktury jesteśmy bardzo dobrze zorientowani w sytuacji, jaka jest na kolei, bo poświęciliśmy temu wiele posiedzeń, wiele spotkań i już mamy dosyć dużo informacji, wystarczająco dużo informacji, żeby powiedzieć, że to przedłożenie rządowe jest dosyć zaskakujące. Liczyliśmy na to, że w inną stronę, jakby, przestawi tak zwaną wajchę rząd i zacznie mówić o konstruktywnej naprawie polskich kolei. Nie chciałbym tu powtarzać argumentów przedkładanych przez poprzedników. Wydaje mi się, że kierunek obrany przez rząd jest zły, stąd też zgłaszam wniosek o odrzucenie przedstawionego projektu ustawy w pierwszym czytaniu. Dziękuję. Zgłaszam to jako wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, ja wobec postawienia wniosku, wycofuję swój głos. Myślę, że to wystarczy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Nie ma.

Czy jest ktoś w imieniu zespołu roboczego do spraw przekształceń spółki Przewozy Regionalne w ramach Konwentu Marszałków Województw? Momencik, pytam, pytam, nie słychać, tak? Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Został zgłoszony wniosek formalny. Bardzo proszę, zgodnie z regulaminem – jest głos za i głos przeciw – poddać pod głosowanie wniosek.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, wolałbym jednak, żebyśmy regulamin stosowali, jesteśmy w trakcie pierwszego czytania. W trakcie pierwszego czytania można zgłaszać różne wnioski. Do czasu zakończenia pierwszego czytania po prostu te wnioski są częścią debaty. Po zakończeniu pierwszego czytania (po prostu, ta formuła musi być wypowiedziana) ustalimy gradację tych wniosków i je rozpatrzymy. Jest Biuro Legislacyjne, gdybym nie stosował się do regulaminu, na pewno miałbym poczynioną uwagę i przywołany byłbym do porządku. W związku z tym bardzo proszę o cierpliwość.

Proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania i wnioski.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Składam wniosek o zakończenie…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, umówmy się, że będę udzielał głosu jako prowadzący obrady. I jeżeli już zabiera pan głos, to proszę mówić do mikrofonu. Bardzo proszę, pan poseł Abramowicz.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Jeżeli mogę teraz, w kwestii formalnej, taki wniosek złożyć, bo nie jestem pewny, to chciałbym złożyć wniosek formalny o zakończenie pierwszego czytania w tej chwili.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zwracam się do Biura Legislacyjnego, czy wobec tak sformułowanego wniosku mogę pominąć tę część debaty, która dotyczy udzielenia odpowiedzi na postawione pytania? Bardzo proszę Biuro Legislacyjne.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Łukasz Nykiel:

Dziękuję, panie przewodniczący. Łukasz Nykiel, Biuro Legislacyjne. Zdaniem Biura Legislacyjnego taki wniosek nie może w tej chwili być głosowany. Jesteśmy na etapie pierwszego czytania a art. 39 Regulaminu Sejmu mówi o tym, co składa się na pierwsze czytanie. Jest to uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, debata w sprawach ogólnych oraz pytania posłów i odpowiedzi wnioskodawcy. W związku z tym przepisem pewnego ograniczenia doznaje katalog możliwych do zgłoszenia wniosków formalnych, to znaczy, nie można przed wyczerpaniem się listy mówców złożyć wniosku takiego, jaki złożył pan poseł.

Jeśli chodzi o kwestię wniosku o odrzucenie projektu, to tutaj tylko gwoli wyjaśnienia, chociaż pan przewodniczący bardzo słusznie zauważył, że taki wniosek nie może być głosowany jako wniosek formalny natychmiast, też musi poczekać na zakończenie tego pierwszego czytania. Wynika to z tego, że odrzucenie projektu w pierwszym czytaniu możliwe jest tylko na posiedzeniu plenarnym Sejmu, natomiast jesteśmy na posiedzeniu Komisji. Komisja będzie mogła odrzucić ten projekt dopiero na etapie rozpatrywania tego projektu, kiedy przejdziemy, po zakończeniu pierwszego czytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za pomoc i wyjaśnienie kwestii. Zanim oddam głos panu ministrowi w celu udzielenia odpowiedzi na postawione pytania, w związku z pojawiającymi się skrajnymi – uważam – wnioskami, pozwolę sobie udzielić głosu. Stawiam zatem wniosek, by po zakończeni pierwszego czytania przystąpić do szczegółowego rozpatrzenia tego projektu.

Bardzo proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi na postawione pytania i podnoszone kwestie. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Dyskusja dotyczy całości spraw związanych z kondycją, z funkcjonowaniem spółek kolejowych w Polsce, z ich kompetencjami, możliwościami. Trudno mi odnosić się do wszystkich kwestii poruszanych w dyskusji. Zarzut postawiony na samym początku dyskusji przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego o odwołaniu się, w uzasadnieniu w zasadzie, do dokumentu, który nie zobowiązuje Polski do jego stosowania, w jakiś sposób jest zasadny. Nie kwestionuję tego, że to nie jest dokument w randze rozporządzenia, który powoduje, że rząd polski jest zmuszony do natychmiastowego działania. Można się z tym zgodzić. Natomiast w ślad za tym działaniem podejmowane były przez Komisję Europejską także inne kroki. Dysponujemy takim dokumentem, który został Polsce przedstawiony w dniu 11 czerwca 2009 r., w którym Komisja Europejska jakby zobowiązuje nas, rząd polski, do regulacji, które są przedstawione w projekcie uzasadnionym w dniu dzisiejszym. To jest oczywiście decyzja Komisji i Wysokiego Sejmu, czy takie uzasadnienie, jakie jest przedstawione i powołanie się na ten dokument jest wystarczające dla państwa, czy nie. Rząd uważa, że działanie w stosunku do tych trzech spółek przewozowych, które są wymienione, jest zasadne. Ja często w dyskusjach ze stroną społeczną powtarzam tak, dzisiaj zresztą panu prezydentowi też tak powiedziałem: czy to, że prawo upadłościowe nie obowiązuje spółek przewozowych jest większą stratą dla strony społecznej, czy też jest ochroną (i to poważną ochroną) dla zarządów i tychże spółek oraz pewnym takim buforem dla tychże zarządów, bo tak to trochę jest?

To, że sytuacja wygląda tak, jak państwo zresztą mówiliście, że pociągi nie jeżdżą punktualnie, że linie kolejowe nie są we właściwym stanie, my to wszystko wiemy. I państwo doskonale znacie wszystkie programy: taborowe, inwestycyjne, modernizacyjne. Doskonale też wiecie, że wiele tych problemów, które ma Polska, wynika z tego, że jest jednak ogrom inwestycji na kolei i dlatego te problemy są.

Zgadzam się też z posłem Abramowiczem w jednym, że potrzeba pewnych zmian, że jest potrzebne zmuszanie samorządów (bo to jest ich działanie i odpowiedzialność za transport publiczny) do rozmowy ze sobą, dyskusji i układaniu wzajemnych relacji. Czyniła to też Komisja, czyni to też resort i ten dokument, o którym mówił pan poseł Polaczek, jest dokumentem, który został przygotowany na zlecenie samorządów woje-

wództw. Jest to dokument, który pokazuje, że ministerstwo (użyję takiego sformułowania) musi włączyć się aktywnie w ten cały proces. I przecież trwają rozmowy w tej sprawie, minister nie ucieka od tego problemu. Trwają rozmowy nie tylko z ministrem transportu, ale również z Ministrem Finansów, bo oczywiście bez aktywnego wsparcia ze strony Ministra Finansów, rządu, problemu Przewozów Regionalnych się nie rozwiąże. To jest na etapie dosyć zaawansowanych rozmów. Myślę, że niedługo ten proces skończy się i będziemy dokładnie wiedzieć, w jaki sposób rząd może wesprzeć cały proces restrukturyzacji Przewozów Regionalnych.

Była tu też taka wypowiedź odnosząca się do działań czysto personalnych, również w Przewozach Regionalnych. To jest decyzja właścicieli. Właścicielami Przewozów Regionalnych są marszałkowie, więc jaki jest układ zarządu, kto jest w zarządzie, decydują właściciele. Taka decyzja zapadła. Trudno nam oceniać po trzech tygodniach od objęcia stanowiska przez obecnego prezesa, jakie działania będzie podejmować, w jaki sposób spółka będzie funkcjonować. Miejmy nadzieję, że ten zarząd będzie podejmować odważne decyzje, mądre decyzje.

To w zasadzie tyle. Projekt jest dosyć ważny i istotny. Stąd też te 12 miesięcy, o których powiedziałem. To jest też kolejny bufor, który został zastosowany w tej ustawie. To nie jest tak, że…Bo tutaj padło takie pytanie, którą spółkę chcemy jak najszybciej poddać upadłości? No, żadnej, dlatego też kolejne zapisy, takie buforowe, w tej ustawie, że 12 miesięcy jeszcze po wejściu w życie tej ustawy, to jest ten czas na działania naprawcze w tych wszystkich spółkach, więc prosiłbym, żeby tak też to odbierać, że to nie są tylko takie działania, że natychmiast chce się podejmować działania likwidacyjne w stosunku do spółek, absolutnie nie. To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Na tym zakończyliśmy pierwsze czytanie projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe", ustawy – Prawo upadłościowe i naprawcze oraz ustawy o transporcie kolejowym. W trakcie pierwszego czytania sformułowane zostały trzy wnioski. Najdalej idącym wnioskiem jest wniosek o odrzucenie projektu w pierwszym czytaniu i ten wniosek poddam pod głosowanie w pierwszej kolejności.

Kto z państwa jest za? Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę po podanie wyników.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

14 głosów za, 14 przeciw, brak głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wobec tego, że wniosek nie uzyskał większości, wniosek upadł.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, proszę o zaprowadzenie spokoju na sali, mówimy o przyszłości polskiej kolei, to nie jest debata u cioci na imieninach.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za tę uwagę. Apeluję i proszę o zaniechanie uszczypliwości wzajemnych, jesteśmy tutaj nie od dziś, mam nadzieję, że będziemy do końca kadencji i jeżeli nawet jesteśmy powodowani powagą spraw, powodują nami emocje, to jednak nie kierujmy uszczypliwości do siebie.

Wobec powyższego…. Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Stawiam wniosek formalny o przerwanie posiedzenia Komisji do czasu uzyskania opinii rządu i Biura Analiz Sejmowych odnośnie do skutków społecznych właśnie uchwalenia takiej ustawy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Ponieważ w trakcie pierwszego czytania sformułowane zostały trzy wnioski, ja, po prostu, prowadząc te obrady muszę konsekwentnie je realizować, co nie

oznacza, że na dalszym etapie procedowania nad projektem wniosek zgłoszony przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego nie może być zrealizowany.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Proszę o opinię Biura Legislacyjnego – mój wniosek jest, w moim przekonaniu, zasadny.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Nykiel:

Dziękuję, panie przewodniczący. Regulamin Sejmu w zakresie posiedzeń Komisji wniosek, który pan poseł nazwał formalnym, traktuje jako wniosek proceduralny. Wniosek o ogłoszenie przerwy w posiedzeniu jest takim wnioskiem a regulamin Sejmu w art. 163a ust. 2 mówi, że taki wniosek głosowany jest niezwłocznie, więc przed przystąpieniem do rozstrzygnięć, nazwijmy to, merytorycznych – czy powołać podkomisję, czy nie – najpierw powinniśmy zająć się wnioskiem pana posła Tchórzewskiego. Dopiero, kiedy ten wniosek nie uzyska większości, możemy przystąpić do procedowania pozostałych dwóch zgłoszonych wniosków, o powołanie podkomisji oraz o przejście do szczegółowego rozpatrywania projektu na posiedzeniu Komisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, mamy jasność w sprawie. Poddaję pod głosowanie.

Kto z państwa jest za przerwaniem dzisiejszego posiedzenia? Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

14 głosów za, 16 przeciw, brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam, że wniosek upadł. Kontynuujemy pracę. Przystępujemy do szczegółowego rozpatrzenia projektu ustawy. Czy jest uwaga? Bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Magdalena Klorek:

Panie przewodniczący, został wcześniej zgłoszony wniosek o skierowanie projektu do podkomisji, który również musi być przez państwa przegłosowany.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem, że to jest wniosek dalej idący, więc musimy go przegłosować. Czy pani poseł podtrzymuje ten wniosek? Pani poseł?

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Tak, podtrzymuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Poddaję zatem wniosek pod głosowanie.

Kto z państwa posłów jest za powołaniem podkomisji do dalszego procedowania nad tym projektem? Bardzo jasno formułuję wniosek. Biuro Legislacyjne wyraźnie wskazało, że ten wniosek jest dalej idący niż zgłoszony przeze mnie, mający na celu szczegółowe rozpatrzenie projektu, w związku z czym poddaję pod głosowanie wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej.

Kto jest za wnioskiem? Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyniku.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

16 głosów za, 12 przeciw, brak wstrzymujących.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Stwierdzam zatem, że Komisja zadecydowała o powołaniu podkomisji. Proszę o zgłaszanie kandydatur do podkomisji nadzwyczajnej. Proponujemy taki rozdział: Platforma Obywatelska – trzy osoby, PiS – dwie osoby, PSL – jedną, SLD – jedną, Solidarna Polska – jedną i Ruch Palikota – jedną. Bardzo proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

PSL, pan poseł Dąbrowski.

Głos z sali:

PiS, pan poseł przewodniczący Tchórzewski i pan poseł Rzońca.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

PiS, pan poseł przewodniczący Tchórzewski i pan poseł Rzońca.

SLD? Nie ma.

Solidarna Polska?

Głos z sali:

Żaczek.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan poseł Żaczek.

Ruch Palikota?

Głos z sali:

Pan poseł Piotr Chmielowski.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan poseł Piotr Chmielowski. Platforma Obywatelska – pan poseł Arkadiusz Litwiński. Proszę o zgłaszanie się dalszych posłów. Poseł Elżbieta Pierzchała?

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Nie, nie, ja zgłaszałam posła Lamczyka i panią poseł Sibińską.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan poseł Lamczyk i następna osoba, kto? Pani poseł…

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Sibińska.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sibińska.

Polskie Stronnictwo Ludowe koryguje? Proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Zamiast Dąbrowskiego Racki.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Propozycja składu podkomisji jest następująca, proszę o chwilę uwagi; Polskie Stronnictwo Ludowe – pan poseł Racki, Prawo i Sprawiedliwość – pan poseł Tchórzewski i pan poseł Rzońca, Solidarna Polska – pan poseł Żaczek, Ruch Palikota – pan poseł Chmielowski i Platforma Obywatelska – pan poseł Litwiński, pan poseł Lamczyk i pani poseł Sibińska.

Czy jest sprzeciw co do takiego składu podkomisji? Nie widzę. Zatem stwierdzam, że Komisja powołała podkomisję nadzwyczajną do dalszego procedowania projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe". Po zakończeniu posiedzenia Komisji poproszę o podejście tutaj członków podkomisji w celu ukonstytuowania.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję za udział.